





# *I movimenti di opinione e le proteste contro il moto ondoso a Venezia*

di GIANNANDREA MENCINI

L'attenzione dell'opinione pubblica nei confronti del moto ondoso creato dal traffico motorizzato è andata fortemente aumentando negli ultimi anni, culminando con la creazione di un'associazione di cittadini dedita esclusivamente a combattere il fenomeno (Pax in Aqua, fondata nel 1995). Parallelamente all'aggravarsi del problema si sono moltiplicate le iniziative di protesta, fino all'esibizione di innumerevoli lenzuola alle finestre delle case e alla clamorosa protesta, organizzata appunto da Pax in Aqua, durante la regata Storica del 2001.

Ma il problema del moto ondoso e la protesta dei cittadini hanno radici già nell'Ottocento. Il 20 giugno 1881 la "Gazzetta di Venezia" pubblicava una lettera nella quale venivano messi in evidenza i lati negativi dell'arrivo del "vaporetto" lungo il Canal Grande: scomparsa della poesia della gondola, pericoli per la viabilità nel Canal Grande, danni causati dalle eliche alle fondazioni dei palazzi. La prima protesta documentata risale al dicembre 1882, protagonista una cittadina veneziana di Cannaregio, Santa Siega, che aveva presentato un reclamo al Prefetto "pel danno che ne risentono le fondamenta del detto fabbricato dalle onde che producono i vaporetti che fanno il servizio da Venezia a Mestre. La casa tra breve potrebbe minacciare rovina, come avvenne dichiarato da persona d'arte". La denuncia non ebbe fortuna: i vaporetti continuarono a transitare e la signora Siega si vide pure recapitare un'ingiunzione del Comune con l'obbligo di provvedere tempestivamente a restauri radicali della propria casa.

Verso la metà del XX secolo, precisamente nel 1949, a palazzo Madama si discuteva di moto ondoso grazie a una interrogazione a firma del senatore Lucifero che chiedeva al Ministro dei Lavori Pubblici "quali provvedimenti intenda adottare per ovviare alle gravi conseguenze sul patrimonio edilizio veneziano causate dall'erosione a cui sono sottoposte le case per le onde provocate dai vaporini". Di fatto quindi il problema moto ondoso

entrava nelle aule del parlamento italiano. Per arrivare più vicino ai giorni nostri, la protesta assumeva una forma di massa, ancora non organizzata, con la prima Vogalonga (maggio 1975). La manifestazione nasceva infatti come risposta popolare contro il fenomeno del moto ondoso, l'inquinamento della laguna e l'abbandono delle



isole minori. Una risposta originale nel suo genere, che univa tradizione, sport, cultura ed esigenza collettiva di riappropriarsi di un bene storico-ambientale che sembrava perdersi gradualmente. Negli anni ottanta si consolida generalmente un giudizio d'insufficienza nell'affrontare e risolvere i problemi del moto ondoso nei canali urbani della città. La risposta dell'amministrazione pubblica a questa diffusa sensazione è la creazione nell'agosto del 1986 di una commissione tecnica per lo studio del moto ondoso. Accanto a un elevato numero di esperti, studiosi e amministratori, fa parte della commissione anche un rappresentante dell'associazione ambientalista Estuario Nostro supportato esternamente da Italia Nostra. Entrambe le associazioni, specialmente Italia Nostra storicamente presente a Venezia dai primi anni sessanta, portano notevoli contributi al dibattito all'interno della commissione. Grazie a esse la protesta contro il moto ondoso si organizzava, assumeva maggior peso e faceva intravedere degli elementi anticipatori di quelli che caratterizzeranno la vera e propria protesta degli anni novanta: l'attenzione per la dimensione anche extra-urbana del problema, il collegamento tra protezione ambientale della laguna e tutela dei beni culturali, una presenza capillare sul territorio, una forte pressione sugli organi di stampa e sul mondo politico, l'uso anche dello strumento giudiziario per affrontare la problematica.

Negli anni novanta la protesta diventa più energica e coinvolge vari strati della popolazione veneziana. Possiamo distinguere essenzialmente tre tipi di mobilitazione: quella spontanea e popolare rappresentata dai vari comitati che sorgono specialmente lungo i rii più trafficati, quella più organizzata rappresentata dalle associazioni ambientaliste, quella a carattere di massa rappresentata dall'associazione Pax in Aqua. Nel primo caso, si trattava di comitati di semplici cittadini che abitano lungo le vie d'acqua più trafficate e quindi più soggette al fenomeno. Nascevano il Comitato di rio de Noale, il Comitato rio Madonna dell'Orto, il Comitato del canal de Cannaregio, fino ai più recenti divenuti famosi per le lenzuola bianche appese all'esterno dei palazzi in segno di protesta, come il Comitato di rio dei Santi Apostoli. In questi casi i Consigli di Quartiere diventavano i referenti privilegiati della protesta. Nel 1995 alcune azioni congiunte dei quartieri del centro storico, motivate da petizioni di cittadini, portavano alla formulazione di ordini del giorno che

chiedevano anche il divieto di transito in particolari canali per taxi, lancioni gran turismo e sandoli a motore.

Nel secondo caso, le associazioni ambientaliste Italia Nostra ed Estuario Nostro venivano affiancate anche dal WWF e dal VAS (Verdi Ambiente Società) in una vasta opera di sensibilizzazione dell'opinione pubblica. Rispetto ai decenni precedenti, quello del moto ondoso si affermava come problema prioritario nella maggioranza delle organizzazioni ecologiste veneziane, in precedenza più sensibili a problematiche legate all'inquinamento o alla chiusura mobile delle bocche di porto. La situazione richiedeva ora un forte impegno anche nella lotta contro un nuovo inquinamento, quello idrodinamico, pericolo molto diretto e immediato che colpiva e danneggiava, anche irrimediabilmente, alcuni equilibri fisici su cui per millenni si era retta la stessa vita della città lagunare. Questa nuova preoccupazione recava anche un'impronta scientifica: essa infatti nasceva da denunce di esperti, ingegneri e tecnici che insistevano, con precise analisi statistiche e quantitative, sull'insostenibilità del traffico acqueo come si era venuto spontaneamente evolvendo non solo all'interno della città urbana ma in tutta la laguna veneziana.

Il terzo caso è rappresentato dall'associazione Pax in Aqua – coordinamento per la lotta al moto ondoso – che dal 1995 raggruppa le principali società remiere e di canottaggio formate a loro volta da migliaia di iscritti. Era questo un momento molto importante in quanto, per la prima volta, numerose associazioni di carattere culturale e sportivo si univano formalmente per contribuire a risolvere un grave problema della città. Lo statuto dichiarava che l'associazione, apolitica e senza scopo di lucro, promuoveva iniziative atte a combattere il problema del moto ondoso e in genere le conseguenze negative del traffico acqueo motorizzato sia nei rii interni della città sia nell'ambito lagunare. Con Pax in Aqua possiamo dire che l'associazionismo della società civile in città inizia dopo tanti anni ad assumere un carattere di massa. Alcune importanti iniziative come la manifestazione acquea del 16 ottobre 1999, la mobilitazione dell'associazione in occasione dell'ultima regata Storica, le pressioni sul mondo politico, le prese di posizione spesso determinanti e poco inclini al compromesso, come nel caso dell'abbandono del tavolo unico sul moto ondoso costruito dal vicesindaco Mognato, danno l'immagine di una realtà associativa estranea a





questa o quella opzione ideologica, a questo o quel riferimento politico, che riesce egualmente a divenire qualcosa di più di un gruppo d'opinione o di un movimento di protesta e risulta quindi capace di raccogliere una larga e duratura adesione. Le iniziative di cittadini e associazioni hanno da sempre trovato un forte appoggio nella stampa locale, elemento che ha contribuito in misura determinante a mantenere vive la sensibilità del pubblico e l'attenzione delle autorità. Si tratta di prese di posizione non sempre facili, data la presenza di forti interessi politici ed economici. Verso la fine dell'anno 2001 si è forse giunti a un punto di svolta. Le pressioni dei cittadini e della stampa, forse la stessa constatazione di un aggravarsi macroscopico del fenomeno, hanno spinto il sindaco di Venezia, prof. Paolo Costa, a chiedere al governo nazionale d'intervenire con un atto legislativo *ad hoc*. Sulla scorta di provvedimenti presi per altre città (Milano e Messina), e nella convinzione che la frammentazione di competenze sul traffico lagunare costituisca il principale ostacolo contro provvedimenti efficaci, il sindaco chiese e ottenne di essere nominato Commissario delegato per la lotta al moto ondoso sulla laguna di Venezia. Il relativo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (15 novembre 2001) dichiarava "lo stato di emergenza nel territorio della città di Venezia in relazione al traffico acquatico lagunare" e una seguente ordinanza del Ministro dell'Interno conferiva al sindaco Costa una serie di

poteri speciali anche "in deroga alla normativa vigente", attribuendogli le competenze "esercitate in via ordinaria dalla capitaneria di porto, dall'ispettorato al porto, dal magistrato alle acque, dai comuni interessati, dalla provincia di Venezia e dalla regione Veneto".

Da allora il Commissario ha costituito un consiglio di esperti e al momento in cui scriviamo ha cominciato a emettere i primi provvedimenti, che per ora riguardano l'intensificazione dei controlli (primo punto richiesto a gran voce da tutte le parti interessate), un riordino del sistema dei limiti di velocità, l'installazione di segnaletica sui rii interni e sui canali lagunari. Le richieste dei cittadini e delle associazioni sono assai più radicali, coinvolgendo un ripensamento generale del sistema del traffico (forma e dimensione delle carene autorizzate a navigare in laguna, obbligo del GPS a bordo per operatori economici, costruzione di un centro d'interscambio merci, riorganizzazione del trasporto di turisti, introduzione di taxi acquei adatti ai canali interni, esclusione dei sensi unici e dei canali lagunari di scorrimento). Ma il Commissario delegato ha a disposizione un intero anno per studiare e applicare le misure che riterrà opportune. La speranza è che quest'importante occasione non vada sprecata e che la laguna di Venezia riesca a trovare il difficile ma non impossibile equilibrio tra le esigenze di una società attiva e produttiva e quelle di un ambiente tanto prezioso quanto fragile e delicato.

PAOLO LANAPOPPI, *Presidente di Pax in Aqua, ha curato il presente Quaderno, al quale hanno collaborato inoltre:*

MARINO ALMANSI, *Glorie e Fedeli del Remo*

STEFANO BIONDI, *Confartigianato*

MAURIZIO CALLIGARO, *Vesta, direzione Servizi Ambientali*

PAOLO CAMURRI, *Diporto Velico Veneziano*

GIOVANNI CANIATO, *Istiaen, Istituto italiano di Archeologia ed Etnologia Navale*

FABIO CARRERA, *Worcester Polytechnic Institute*

DANIELE DE CECCO, *Associazione Remiera Cannaregio*

PIERPAOLO FAVARETTO, *Coses, Consorzio per la Ricerca e la Formazione*

FRANCO FIORIN, *Assessorato al Traffico, Provincia di Venezia*

LUCA FONTANELLA, *Comune di Venezia, settore Mobilità acqua*

GIANNANDREA MENCINI, *Verdi Ambiente Società*

GIULIANO MOLON, *Insula spa*

GILBERTO PENZO, *studioso d'imbarcazioni venete tradizionali*

VITTORIO RESTO, *Circolo Velico Casanova*

GIUSEPPE SCABORO, *Assessore alle Attività Produttive, Provincia di Venezia*

FRANCESCA SCARPA, *Ente Gondola*

ANDREA SIEGA, *Magistrato alle Acque, sezione Polizia Lagunare*

SILVIO TESTA, *"Il Gazzettino", redazione di Venezia*

ANTONIO VESPIGNANI, *Associazione Costruttori Edili & Affini di Venezia e Provincia*

DARIO VIANELLO, *Verdi Ambiente Società*

MARINO VIANELLO, *Vesta, Direzione Servizi Ambientali*